

7. Guerras, resistência e revoltas

“Com bem mágoa do meu coração dou parte [...] da minha infeliz viagem”, escrevia o negociante Manuel da Silva em agosto de 1782. O motivo de sua lástima estava em um episódio ocorrido no mês anterior. Durante 27 dias, seu navio ficara ancorado em Cabinda, negociando a compra de um carregamento de escravos com uma princesa local. Vestida com sedas rotas e sujas, a princesa impunha suas condições na transação, consumia muita aguardente e prometia trazer o príncipe cada vez que conversava com o negociante português — promessa que só cumpriu ao cabo de muitos dias. Finalmente, em 17 de julho, Silva conseguiu fechar a compra de 271 escravos e preparava-se para zarpar. Apesar das dificuldades, tudo parecia encaminhar-se para um final satisfatório.

No entanto, não foram as contingências da negociação o que mais afetou Silva. Afinal, a longa espera e a suposta deselegância nas atitudes da negociante não surpreendiam os traficantes experimentados que freqüentavam aquelas costas. O que ocorreu em seguida foi mais surpreendente, posto que menos comum: os negros embarcados sublevaram-se, arrombaram o paiol onde estavam armas e munições e ocuparam o convés do navio. Apesar da resistência dos tripulantes, que abriram fogo contra os rebelados e mataram alguns deles, os negros “responderam que não se rendiam, que se os apertasse larga-

vam fogo ao navio”, e que preferiam morrer a sair dali. Sessenta escravos presos em grilhões foram levados pelos revoltosos a uma corveta francesa ancorada ao largo, mas seu capitão não os quis aceitar. A carta de Silva não esclarece os objetivos dos africanos sublevados com esse gesto: tentavam vender seus companheiros acorrentados ou buscavam proteção no navio francês, sem sucesso? A segunda alternativa me parece a menos plausível, já que embarcações francesas eram conhecidas em Cabinda pela regularidade com que visitavam aquelas águas e esta também aguardava um carregamento de escravos. Se tentaram vender sessenta dos embarcados, isso poderia se dever a rivalidades entre eles, considerando que os cativos levados para o litoral normalmente vinham de origens diferentes e, por vezes, eram rivais étnicos. Também é possível que planejassem a expansão da revolta iniciada no navio português, mas os indícios nesse sentido são escassos, a começar pela rapidez com que tudo aconteceu.

Recusados no navio francês, os escravos voltaram para onde haviam saído quando já era noite. Em terra, a tripulação vigiava a embarcação em poder dos negros e notou que eles arrombaram as escotilhas, tornando-se “senhores de todo o navio” e trocando tiros com as lanchas que tentavam se aproximar. Nisso ficaram até o dia amanhecer.

Foi então que Silva teve a idéia de pedir à corveta francesa que se aproximasse e mostrasse sua artilharia, tentando se valer dela como argumento para obter a rendição dos sublevados. Estes deixaram claro que, se o francês atirasse, “lhe haviam de fazer o mesmo, que ambos acabariam queimados”. O capitão francês recuou e, ainda em terra, a equipagem portuguesa assistia a tudo junto com os manfucas e o “povo” armado — reforços chamados pelo soberano local. Por volta das onze horas, os escravos sublevados — inexperientes na condução de uma embarcação daquele porte — cortaram as amarras do navio, que encalhou na areia da praia e foi invadido pelo “número do povo que ali estava”. Os invasores incendiaram a pólvora, fazendo o navio ir pelos ares junto com quem estava a bordo.

Manuel da Silva escapou, apesar de estar bem perto da explosão. Em terra ninguém foi atingido, mas do carregamento restaram apenas 72 africanos vivos — 41 dos quais ilesos, que foram levados para a “casa do negócio”, onde o comerciante português pôde recuperá-los enquanto cuidava dos preparativos para a partida. O chefe militar de Cabinda ofereceu casas e mantimento

para toda a equipagem e a possibilidade de completar o carregamento em Loango, o que foi recusado; Silva optou por seguir de lancha para Luanda em 21 de julho. Chegou à cidade em 15 de agosto, “embrulhado em côvado e meio de baeta para resguardo do frio”, quando os escravos remadores já estavam exaustos e todos os demais tripulantes “mortos de fome e sede”. Ter saído dessa história com vida parecia-lhe um milagre de Nossa Senhora dos Remédios, “a quem tanto supliquei”.¹

O caso dessa corveta é bastante raro. Trata-se de um dos poucos registros sobre revoltas de africanos a bordo de navios negreiros. Tal limitação pode nos fazer deduzir que as rebeliões de cativos eram episódios pouco comuns no tráfico e que as formas de dominação eram exercidas com tamanha eficiência que quase sempre se tornava impossível resistir. Entretanto, sem negar a eficácia da violência no interior da qual esse comércio era realizado em todas as suas fases, creio que a ausência de relatos escritos pelos próprios traficantes ou de depoimentos prestados pelos africanos escravizados explica a falta de informações sobre essa modalidade de resistência dos escravos e que as revoltas foram mais freqüentes do que se supõe.

O testemunho de Manuel da Silva torna-se emblemático por diversas razões. Primeiramente, ele se enquadra numa tendência, identificada por alguns autores, segundo a qual a ocorrência de revoltas era mais comum nos primeiros quinze dias depois do embarque² — pois nesse período a maioria dos africanos ainda não sentia em sua plenitude os efeitos depressivos da viagem. Em seguida, não devemos nos surpreender com a destreza dos africanos em lidar com armas de fogo; especialmente os que viviam nessa região tinham contato com elas desde pelo menos o final do século XVII, quando foram introduzidas pelos portugueses³ — a ponto de vários moradores brancos de Angola haverem reconhecido as habilidades dos nativos no trato com as armas: “os benguelas e quimbundos todos pelejam com armas de fogo e carregam as mais bem-feitas que tenho visto, e não me injurio de dizer que, sendo construtor de cartuchos há muitos anos, fui aprender com eles”, dizia um autor anônimo em fins do século XVIII.⁴ O relato de Silva é significativo também pelas menções que faz ao comportamento do chefe militar local, que ofereceu vantagens e alternativas de reposição dos africanos perdidos ao traficante, o que denota o envolvimento das sociedades locais com o tráfico que, nessa época, já havia interferido profundamente na organização social e política desses

povos, em especial dos que viviam no litoral. Tratava-se, na análise de Miller, de sociedades nas quais haviam declinado as antigas formas políticas baseadas na manutenção de dependentes e ascendera um tipo de Estado que floresceu escravizando e exportando seus dependentes através do tráfico atlântico.⁵

Inspirado em relatos como esse e nos trabalhos de Winston McGowan para a África Ocidental e de Roquinaldo Ferreira para Angola,⁶ este capítulo revisita a atuação dos africanos como participantes da história do tráfico. McGowan argumentou que a resistência dos escravos naquela região era motivada por diversos fatores, entre eles a perda da liberdade pessoal, a perspectiva de separação dos amigos, motivos sagrados e relativos à terra natal — aos quais podemos acrescentar os castigos físicos excessivos e a fome dos embarcados. Ainda de acordo com esse autor, “a razão mais importante para a resistência, entretanto, parece ter sido a crença dos escravos que um destino horrível os esperava na travessia do Atlântico”,⁷ temática estudada de forma reveladora por Robert Slenes ao analisar a criação da nova identidade dos nativos da África Central escravizados e destinados ao Centro-Sul do Brasil e o papel simbólico representado pela travessia do mar (*kalunga*) na cosmologia banta.⁸

Procuo demonstrar aqui que a resistência não era um atributo exclusivo dos naturais da África Ocidental. Os bantu da região congo-angolana resistiram ainda em seu território, numa luta que envolvia os chefes de Estados africanos, os comerciantes e intermediários do tráfico e os próprios escravos, e que prosseguia a bordo dos negreiros sempre que se apresentava uma oportunidade.

Em meados do século XIX, centenas de anos depois de os primeiros europeus terem chegado a Angola, reinava grande incerteza quanto ao tamanho das terras e ao montante da população, bem como ao grau de obediência das etnias locais sob o domínio luso. Nas palavras de Pélissier, “de modo nenhum a Angola portuguesa daquela época correspondia às pretensões de Lisboa nem, evidentemente, à Angola atual”. Em 1845, teoricamente, a fronteira norte da colônia era a margem esquerda do rio Ambriz, enquanto a fronteira sul, “de maneira igualmente arbitrária”, fixava-se no cabo Negro (pouco ao sul de Mossamedes). Para o interior, “os autores portugueses traçavam vagamente o fim da zona de influência do reino (província) de Angola na região em que

começam as dos estados do Lunda e do Cassange”. Quanto a Benguela, repartição separada (embora dependente de Luanda), os limites fixavam-se no “rebordo oriental do planalto dos Ovimbundos e as extremas do Humbe, ao sul”.⁹

A fragilidade das possessões portuguesas em Angola vinha de longa data. Desde a década de 1820, quando o Brasil separou-se de Portugal e os interesses deste voltaram-se com mais ênfase à exploração de seus territórios africanos, sua presença se fazia sentir no litoral árido e nos verdadeiros oásis que eram os cursos dos rios que adentravam os planaltos do interior — embora a presença em Angola fosse mais ostensiva do que em Moçambique.¹⁰

No entanto, o grau variável de obediência dos povos de Angola à Coroa portuguesa era anterior, e sua conexão com o tráfico de escravos é notória. Embora o tráfico negreiro contasse com a colaboração de pombeiros, negociantes negros e mestiços e soberanos locais, havia um outro lado da moeda — representado por etnias bantu da África Central que se opuseram de forma tenaz à presença portuguesa em seus territórios. A resistência dos africanos podia não ser notada por viajantes estrangeiros que conheceram outras partes da África — como Francis Castelnau que, no Senegal, emitiu opiniões impregnadas de preconceito, afirmando que o africano se submetia com extrema facilidade à escravidão, o que “prova nele a ausência de um dos mais nobres atributos da alma humana”.¹¹ Certamente, a experiência da conquista e da colonização portuguesas demonstrava que observações desse tipo eram precipitadas, já que fugas e revoltas eram mais frequentes do que imaginava o viajante.

Traficantes que atuavam em Angola e Moçambique contavam com o risco latente de revoltas dos africanos nos barracões, por exemplo. Entre eles, podemos mencionar o carioca Manuel Francisco da Silva que, ao comprar trezentos escravos de seu agente em Inhambane, sabia que enquanto o carregamento era realizado corria-se “o risco de alguma sublevação deles, e aí montando de inevitável em tais negociações”.¹² Já o traficante José Francisco Abranches rogava a ajuda de Deus para deixar o porto de Benguela com os 306 escravos que conseguira comprar, “pois já estou cansado de sofrer fugas dos naturais daqui, que não posso sujeitar ao trabalho por forma alguma”.¹³

Mesmo Luanda — onde, a rigor, haveria formas de controle mais estritas — não estava imune à resistência dos escravos e aos constantes ataques de grupos não submetidos. As margens do Bengo eram o local preferido para os quilombolas que se rebelavam e roubavam escravos na capital, além de os es-

timularem a fugir por si mesmos, conforme observaram os vereadores luan-
denses em 1803.¹⁴ Esse estímulo encontrava ressonância entre os escravos de
Luanda em função de certos costumes compartilhados pelos povos de Ango-
la. Roquinaldo Ferreira trabalhou com a hipótese de que as fugas e revoltas de
escravos ocorridas em Luanda, intensificadas a partir do fim do tráfico negrei-
ro em 1845, eram influenciadas por costumes e práticas tradicionais das socie-
dades do interior. Na escravidão essencialmente doméstica praticada nessas
sociedades, era legítimo “procurar outro chefe africano e se oferecer para ser
seu escravo. Cometia-se algum delito, por exemplo, matar algum animal do
dono pretendido. Para ressarcir o prejuízo causado, o africano (já um escravo)
se oferecia como escravo para outro dono”. Mesmo pessoas livres em situa-
ções de risco valiam-se dessas modalidades de fuga, conhecidas como *chimbika*
ou *tombika*.¹⁵ Ainda que na primeira metade do século XIX as formas de
dominação fossem mais eficientes no controle dos escravos que chegavam a
Luanda para prestar serviços ou aguardar o embarque, certamente a ocorrên-
cia de fugas e revoltas na cidade era movida pelos mesmos motivos, sanciona-
dos na cultura de origem dos africanos. Além disso, as fugas e revoltas de afri-
canos escravizados na época do tráfico negreiro podem ser interpretadas como
formas de resistência ao que eles imaginavam ser o início de uma viagem sem
volta a um destino que nenhum deles desejara ou planejava.

Os habitantes de um quilombo do início do Oitocentos, situado a oito lé-
guas de Luanda, passaram anos perturbando a “tranqüilidade pública”, levando
o governador a reunir tropas para combatê-los:

conseguindo prender uma parte dos ditos escravos, fugindo o resto, que espero
ainda se recolham, animados com o perdão que mandei publicar naqueles sítios
para todo aquele que voluntariamente se apresentar ficar livre do castigo e en-
tregue ao seu senhor; o que é natural suceda como a experiência tem já mostra-
do em outras semelhantes ocasiões. O major comandante da diligência na par-
te que me deu me comunica ter achado no referido quilombo mantimento e
plantações para dois anos, e quarenta e tantas casas construídas à moda do país,
que tudo, segundo a ordem que levava, ficou queimado e arrasado, para que
aquele lugar lhes não pudesse servir mais de asilo. Esta diligência na qual se gas-
tou quinze dias [...] não só foi evitar que para o futuro aquele ajuntamento se
pudesse reinar, mas também faz que os escravos que atualmente existem nesta
cidade lhes não seja tão fácil a fuga que todos os dias estavam praticando.¹⁶

O documento não esclarece se os escravos que diariamente fugiam de
Luanda trabalhavam para senhores locais ou aguardavam nos barracões pelo
momento do embarque, mas não é difícil imaginar que fossem de ambos os
tipos. Na correspondência entre Angola e Lisboa, ocorrências desse tipo são
incomuns e dela poucas informações se podem tirar sobre a existência de ou-
tros quilombos nas proximidades dos grandes portos do tráfico no período
estudado.¹⁷

Quanto às revoltas generalizadas, a documentação é mais farta. Em 1790
as autoridades coloniais punham Lisboa a par da rebelião da “maior parte do
gentio do Norte deste continente”. Os negros haviam bloqueado o presídio de
Encoge, levando o dinheiro e as mercadorias para o pagamento dos soldos
dos que lá serviam: “tudo foi roubado pelos gentios Namboangongo, Quen-
guengo e Lundo que, atrevidos, se haviam mancomunado e atacaram à cara
descoberta com [um]a multidão de armas e flechas [...], morrendo no com-
bate de ambas as partes muitos e deixando em sítio a guarnição daquela pra-
ça, ficou o seu comércio todo interrompido e embotadas as armas portu-
guesas pela rebelião dos dembos vassalos, que logo andaram em sublevar outros
de seu partido”.

Cerca de quatrocentos homens e munições foram convocados para a rea-
ção, mas, no momento de partir para enfrentar os dembos, os mussui (ou
mussões) atacaram Luanda pelos rios Dande e Bengo, “fiados de que ficando
ela sem tropa, poderiam impunemente praticar os maiores atentados”. A ação
dos mussui foi violenta, “matando os brancos e os pretos que se propunham
resistir-lhe, queimando as casas e as searas dos cidadãos e levando-lhe os es-
cravos pretos deixaram tudo arrasado e tinto dos sangues dos racionais e dos
brutos”. Os cativos que sobreviveram foram levados a Ambriz, onde os fran-
ceses os compraram. O ataque à capital fez as autoridades lembrarem-se com
pesar de outra derrota severa em tempos idos: a invasão holandesa no sécu-
lo XVII.¹⁸

Não bastasse o desastre em si que era o ataque de três dias a Luanda —
“bárbaro procedimento, que por mil bocas aflitas soou nesta capital” —, re-
sultou de tudo isso o agravamento da carestia. Deixando de lado as queixas de
abandono por parte da metrópole, como já fizera outras vezes, o governador
achou que era mais útil lembrar aos donos de embarcações brasileiras que as
mandassem carregadas de mantimentos para o torna-viagem, pois em Ango-

la nada se poderia conseguir. Quanto ao socorro de Luanda, Mossâmedes precisava de tropas e armas, “pois tenho necessidade de tudo o que são provisões militares, maiormente de balas de fuzil; e quanto à pólvora, vou me valendo da muita que têm os negociantes”.¹⁹ Compreendendo que de Lisboa pouco se podia esperar, esse pedido — como tantos outros, destinados a “acomodar o orgulho dos pretos e os seus continuados insultos e a proteger o comércio que tanto merece e necessita de apoio”²⁰ — foi dirigido ao vice-rei no Rio de Janeiro.

A segurança da capital requeria uma ação eficaz contra os habitantes do Mossul — região situada entre Luanda e Ambriz. Foi nesse sentido que se empenhou o sucessor de Mossâmedes no governo de Angola: em função da diminuição do comércio pela rebeldia dos nativos, Manuel de Almeida e Vasconcelos informava à Corte ter “conseguido a conquista de toda a nação e província do Mossul, com o pequeno número de recrutas que levava consigo [...], edificando junto ao rio Loge uma fortaleza para defender-se dos bárbaros”.²¹ A vitória garantiria maior proteção a Luanda e interromperia temporariamente o comércio de escravos feitos por estrangeiros em Ambriz, já que, desarticulados, os mussuí se refugiaram na margem esquerda do Ambriz e não conseguiam abastecer aquele porto.

O soberano local era o marquês de Mossul, que, uma vez derrotado, estabeleceu um acordo de vassalagem com os portugueses:

sendo apresentados perante todo o congresso na Sala do Docel, lhe foi perguntado pelo mesmo Exmo. Sr., no seu próprio idioma, sendo intérprete Antonio de Medeiros, do Regimento Auxiliar desta mesma cidade, quem eram e que pretendiam? Responderam com as suas costumadas humilhações, serem os mesmos que acima se expressam e que de sua livre e espontânea vontade ele, Marquês de Mussulu, sovas e maçotas em seu nome e dos seus sovas e povos, voluntariamente vinham pedir perdão a S. M. F. das atrocidades que tinham cometido contra os povos e fiéis vassallos da mesma Senhora, em cujo número eles queriam entrar, confessando terem perdido as suas terras por terem sido conquistadas pelas Reais Armas Portuguesas, à custa de sangue e vidas [...], vagando pelos matos sem terras onde se poderem [*sic*] estabelecer nem granjearem os frutos necessários para a vida humana [...]. Em reconhecimento e prova de obediência, o Marquês de Mussulu e seus sucessores serão obrigados em cada um ano a entregarem nesta capital, à Fazenda Real, um escravo peça de Índia; e igualmente cada

um dos outros sovas um moleque de seis palmos, de que se lhes passarão recibos, para testemunha de sua verdadeira fidelidade.²²

Considerando o enorme esforço da conquista, os termos da capitulação não parecem tão duros. Entretanto, eles trazem embutida a certeza de que não seria possível arrancar mais do marquês; comprometé-lo a não atrapalhar a circulação de mercadorias entre Luanda e Encoge era o melhor que se podia conseguir. De qualquer forma, a vassalagem do marquês e seus sucessores era apenas nominal: a região continuou a manter sua autonomia em relação às ordens luandenses. O mesmo se dava com os dembos, que, tendo aceitado termos de obediência, voltaram a guerrear e a jurar fidelidade depois de alguns anos.²³ Evidentemente, tratava-se de uma estratégia de luta dos bantu: quando se sentiam fortes e percebiam certo relaxamento nas forças portuguesas, partiam para o ataque — recuando quando encontravam a resistência de seus oponentes.

Os portugueses fortificaram Ambriz em 1790, mas depois abandonaram essa baía repleta de feitorias de negreiros de outras nacionalidades. A posse definitiva da região prolongou-se até meados do século XIX, pois, a partir de 1846, os ingleses passaram a questionar os direitos de Portugal sobre territórios situados acima do paralelo 8º Sul: “para os portugueses, o problema do Mossul era extremamente delicado, pois Ambriz desviava para si uma parte considerável do tráfico interior que transitava pelas terras do presídio do Encoge”. A resistência mussuí era apoiada pelos negreiros — que desejavam pagar menos impostos do que em Luanda e vendiam armamentos ao marquês — e pela Royal Navy — que apreendia navios mas não destruía “o poder dos corretores africanos”. A ocupação definitiva de Ambriz pelos portugueses deu-se somente em 1855.²⁴

De imediato, a conquista de Mossul em 1790 não garantia o restabelecimento das comunicações com Encoge — interrompidas havia dois anos — nem a pacificação dos conflitos com outros povos do interior: “a desordem que grassa no centro dos sertões pede brevidade de castigo, principalmente sobre a ginga, o holo, o ambuela e o nosso fingido amigo ambuila, que promove e tolera os insultos atualmente cometidos”. Quanto ao Sul de Luanda, diversas expedições tinham tentado, sem êxito, conquistar a região de Quissamã — “muito necessária ao aumento da capital”. Apesar do sucesso limitado

das guerras constantes, os portugueses insistiam nessa estratégia, já que pareciam ter percebido que tentativas de negociação eram interpretadas pelos sobas como sinais de fraqueza:

As visitas de pacificação intentadas na época passada com os negros habitantes dos sertões são inteiramente opostas ao seu gênio. Eles as aceitam risonhos para se aproveitarem do descuido que excita a paz, e se persuadem que o temor ou debilidade do Estado faz o fundamento da inação. A guerra tem sempre marcado o tempo da tranqüilidade sucessiva. O comércio se aumenta em face de um governo austero, que com uma mão afague e com ambas improvisamente os castigue.²⁵

As fontes do período não explicitam uma resistência claramente dirigida ao tráfico de escravos, atentando particularmente para a oposição à presença portuguesa e às tentativas destes de interiorizarem seus domínios. Entretanto, até o início do século XIX, essas tentativas se faziam tendo por mote a busca de escravos para o tráfico transatlântico, o que os povos de Angola com os quais as expedições lusas entravam em contato logo percebiam. As mãos que castigavam continuaram em ação para tentar ampliar os territórios portugueses em Angola e o abastecimento de escravos ao litoral, sempre contando com a resistência banta a cada ensaio de domínio direto — destinada tanto a evitar a perda de seus territórios e de sua liberdade, quanto a manter a participação dos intermediários angolanos no comércio de cativos.

Em meio aos combates maiores no Mossul, o governador ainda tinha que dispor de tropas para enfrentar confrontos de menor vulto nas proximidades de Luanda, contando com todo o auxílio que lhe pudesse chegar. Por vezes, até mesmo os tripulantes das naus da Carreira da Índia que ali faziam escala engajavam-se nesses confrontos.²⁶ O que alimentava a rebeldia, na avaliação dos capitães-mores do sertão angolano, era o “exorbitante número de armas e de pólvora” que se pretendia limitar com a conquista de Ambriz e o impedimento do comércio com estrangeiros.²⁷

As vitórias ocasionais dos portugueses sobre os nativos não impediam a continuidade das revoltas. Um ano depois de assinado o acordo com o marquês de Mossul, o governador continuava a pedir auxílios militares e provisões, pois as crises ambientais eram agravadas pela guerra contra os rebeldes que

não se rendiam, o que espalhava “péssimos exemplos” pelos sertões.²⁸ A conquista do Mossul não teve o esperado efeito duradouro, já que os rebeldes continuaram a receber armas por outros caminhos e, em contrapartida, as forças portuguesas estavam esgotadas pelos anos seguidos de “guerra preta”²⁹ e pelas bexigas “que este ano têm sido cruelíssimas por todo este continente”. O governador constatava que a vitória fora efêmera:

os bárbaros inimigos foram muito incomodados e bastantemente castigados das atrocidades que têm cometido [...]. Porém, apesar de tudo, se vê continuarem na sua extraordinária pertinácia com notável e nunca esperada constância, sustentada com a mais atrevida ousadia, defendendo-se e opondo-se nos assaltos e ataques com a maior intrepidez, não só fazendo muito fogo, carregando e atirando com toda a atividade, mas por meio de fossos e espinhos nas passagens mais acessíveis, por fim retirando-se aos seus impenetráveis matos, donde se reuniam e se municavam, de novo continuavam não só na defensiva mas praticando diferentes tentativas contra o exército, acometendo-o e fugindo, deixando emboscadas para no tempo de serem seguidos encontrarem o prejuízo que fizeram de mortos e feridos, sem que nunca se resolvessem a bater palmas, como em outros tempos faziam os negros de África, logo que recebiam o mais pequeno castigo, sendo a maneira com que certificam a sua subordinação, pedirem perdão e buscarem a paz.³⁰

Consequindo armas e tendo a seu favor o conhecimento do território, os africanos resistiam tenazmente — quanto mais não fosse, para manter o equilíbrio entre os soberanos que comercializavam cativos com os europeus ou sobreporem-se uns aos outros. Ainda que a presença portuguesa avançasse por regiões onde até então não havia domínio efetivo, ela se mantinha descontínua e instável. Nesse caso, eram os navios ingleses na foz do Loge ou os franceses em Cabinda e Molembo que abasteciam os rebeldes com munições, e aos militares portugueses não restava outra alternativa a não ser frear seu próprio avanço, tentar manter a conquista do Mossul e retomar o acesso a Encoge, por serem essas “as melhores terras e que mais concorrem para a subsistência desta capital”.³¹

Mais ao sul, no entorno de Benguela, as expedições de Antonio de Lencastre na década de 1770 haviam garantido anos de sossego ao comércio, mas

os conflitos voltaram a acontecer. Além das perdas humanas, as caravanas eram obrigadas a levar escoltas que encareciam o comércio. Se Encoge cumpria um papel importante no abastecimento de escravos para o porto de Luanda, o presídio de Caconca fazia o mesmo por Benguela. E se no Norte os dembos abundos e bakongos dificultavam o fluxo comercial entre as duas localidades, na região de Benguela eram os ganguelas que desempenhavam esse papel, obrigando as forças portuguesas a manter duas frentes de batalhas contra os nativos na década de 1790. Embora nesse período o comércio negreiro já fosse significativo em Benguela, as ligações entre o sertão e o litoral envolviam grande risco, provocado “pela infidelidade e rebeldia da maior parte dos sobas”.³²

No litoral sul, a luta contra os rebeldes era dificultada pela quase impossibilidade de mandar reforço pelo mar, já que (como vimos) a corrente marinha de Benguela tornava extremamente difícil a navegação. A solução, de acordo com o capitão Antonio Valente, era mandar o socorro diretamente do Brasil,³³ cuja comunicação marítima com aquela parte da costa era facilitada pelas condições de navegabilidade. A possibilidade de juntar homens para a tropa entre as etnias locais também existia, mas nesse caso era dificultada pela ação do sargento-mor Gregório José Mendes: numa atitude comum entre os militares portugueses de Angola, ele preferia cuidar de seus próprios interesses comerciais a cumprir as ordens de seus superiores. Assim, Mendes tornara-se amigo dos sobas e não juntara os homens necessários, dispensando os sertanejos e os sobas dessa obrigação em troca dos escravos que recebia para revender em proveito próprio.³⁴ Para o governador de Benguela, eram atitudes como essa que provocavam a revolta no sertão, “porquanto nos remédios que se lhe aplica é que vai a semente da discórdia”. Muitos militares requeriam auxílio em tropas alegando que precisavam delas para submeter os inimigos, quando na verdade as usavam para extorquir escravos dos sobas sempre que possível: “Que importa que da capital vá expedida uma guerra se o comandante dela, e a seu exemplo os que ele comanda, são outros tantos ladrões que o vão destruir. O seu sistema geral e seguido fielmente é castigar os sobas pobres e presentear os ricos, ainda que estes sejam rebeldes e aqueles vassalos”.³⁵

Entretanto, o autor dessa queixa também não estava livre da pecha. Uma representação da Câmara de Benguela à rainha o acusava de louco e perverso por acobertar a ação das autoridades locais e usufruir dela, obrigando os comerciantes e pombeiros a trazer um ou dois escravos pagos com uma “tênu

porção de fazendas que nem no mesmo sertão chega para a compra do dito escravo”.³⁶ D. Maria I pediu informações ao governador de Angola sobre a veracidade da denúncia, mas logo em seguida tiveram início os primeiros sintomas da doença que a impediu de reinar — o que ajudou o caso a cair no esquecimento.

Os longos preparativos para a guerra e as desavenças entre as autoridades de Benguela, Luanda e Lisboa não passavam despercebidos pelos nativos. Em 1796, Caconda voltou a ser alvo das hostilidades dos “bárbaros potentados do sertão”, contra os quais as forças de Benguela eram insuficientes. De acordo com os sertanejos que trouxeram a notícia ao litoral, era preciso guerrear com os nativos de cinco em cinco anos, pois intervalos mais longos sem demonstrações de força os animava à luta contra os portugueses.³⁷ Assim, a supremacia portuguesa contra os povos do entorno de Benguela e a submissão das etnias do interior eram conseguidas a duras penas e precisavam ser reafirmadas constantemente. Em que pesem todos os esforços, o barão de Mosâmedes avaliava o desempenho do governador de Benguela em 1796 — época em que se tornara membro do Conselho Ultramarino —, afirmando que “meter em ordem o sertão só o pode conseguir a Divina Providência, mudando a natureza dos negros e o coração dos exilados”.³⁸ Certamente, essa avaliação estava embasada pela sua experiência como governador de Angola na década anterior e pela certeza de que os nativos eram insistentes e numerosos o bastante para resistir indefinidamente. A frase soa como uma confissão de que ele próprio não fora capaz de submeter os africanos contra os quais lutara. Em meados da década de 1790, as forças portuguesas continuaram a ser pequenas em face da capacidade de luta dos bantu em Angola e, em 1798, chegavam mais notícias desalentadoras:

o gentio desta capitania [Benguela] se vai desaforando desta forma por conhecer que aqui não há forças para o castigar [...]. Partindo desta cidade no dia 11 do corrente Antonio José Coelho, homem branco de Portugal e negociante de Caconda, com sete fardos de fazenda e outras cousas mais, ao terceiro dia de viagem saiu ao encontro um grande troço de negros armados para o roubarem, e depois de um furioso combate de parte a parte, ficou morto o dito morador e três negros [...], e os salteadores roubaram os ditos sete fardos e naturalmente alguns escravos mais, pois que todos estes negociantes sertanejos trazem muita gente consigo para se defender de semelhantes encontros.³⁹

Apesar do desânimo de Mossâmedes — expressando talvez uma opinião mais geral que circulava na Corte lisboeta, alimentada pelas constantes notícias sobre as lutas que era preciso enfrentar para manter vivo o comércio em Angola —, o lento processo de dobrar a resistência dos rebeldes teve avanços importantes na década de 1790, possibilitando um fluxo mais regular das caravanas e permitindo àquele porto ampliar sua posição como exportador de escravos e superar Luanda no posto de principal abastecedor de cativos para o Rio de Janeiro na primeira década do século XIX.

Para isso, foi preciso firmar posições em torno de Benguela. Entre as conquistas estratégicas portuguesas, ainda que precisassem de constante afirmação, estavam a vitória sobre o “soberbo soba” do reino ovimbundo de Quingolo em 1798⁴⁰ e as lutas para submeter os quilengues a partir de 1797, que permitiram a fixação definitiva dos lusos em Salvaterra de Magos, a sudoeste de Caconda. As forças de Portugal mostravam-se pequenas para vencer a rebeldia destes últimos, mas, valendo-se de um chamado para negociação, prenderam o soba Socoval e colocaram outro soberano em seu lugar, mais disposto a submeter-se. O soba destituído e os bens que lhe foram confiscados foram enviados ao governador em Luanda, junto com a devassa instaurada em Benguela. Entre seus supostos crimes, o principal era a desobediência — já que Socoval se recusara a enviar tropas para a “guerra preta” contra outro soba rebelde.⁴¹

Entretanto, o governador Miguel Antonio de Melo talvez fosse mais astuto no trato com os soberanos locais e certamente divergia dos métodos do governador de Benguela: considerou traiçoeira a prisão e o confisco dos bens de Socoval e qualificou de “bárbara” a ação que resultou na prisão de duzentos cativos (rapidamente exportados para o Brasil) e cerca de quatrocentas cabeças de gado dos quilengues. Melo ordenou que Socoval fosse libertado e que lhe fossem devolvidos o gado e os escravos. Quanto aos que já tinham partido nos navios negreiros, ordenava que tudo fosse feito para dar-lhes a liberdade — caso alguém a requeresse.⁴² A aparente boa vontade do governador de Angola não se traduziu em paz duradoura na região: na primeira metade do século XIX, os quilengues continuaram a dificultar o acesso de Benguela às terras do Sul, e até 1850 — quando eles somavam algo entre 80 e 100 mil pessoas — a autoridade local portuguesa “só dava ordens aos brancos e aos filhos do país (os mestiços e os negros civilizados)”.⁴³ Novo Redondo e seu presídio,

situados no litoral ao norte de Benguela, também se encontravam ameaçados de ataque em 1842, tendo como pano de fundo disputas comerciais do tráfico: “os escravos fugitivos do presídio de Novo Redondo receberam acolhida, e talvez liberdade, entre os povos gentios que habitavam ao redor do presídio”.⁴⁴

No final do século XVIII, quando a presença portuguesa já estava enraizada em Angola sob a forma de cidades, fortalezas, presídios e feiras, ainda eram comuns incidentes como os que envolveram os membros de uma expedição costeira e os dembos ao norte de Luanda. Os sobas locais inspecionavam periodicamente o litoral, dando parte de qualquer desembarque ou “novidade” que ali ocorresse. Esses dembos, armados com zagaias, arcos e flechas, recusaram-se a subir a bordo do navio português.⁴⁵

Entretanto, o maior risco não consistia na manipulação de armas que só tinham efeito num combate corporal próximo. Os portugueses temiam especialmente os grupos que portavam armas de fogo, de cuja introdução em Angola eles eram os principais e mais antigos responsáveis. Na avaliação dos administradores coloniais, era devido a essas armas que os negros se animavam a lutar contra os brancos, tornando-se “mais difícil reduzi-los à devida sujeição e obediência”. Ao mesmo tempo, sabiam que a venda de pólvora e armas era a maneira mais eficaz de fazer o comércio com os africanos do interior, pois caso os portugueses se recusassem a vendê-las, outros europeus o fariam.⁴⁶

A frustrada construção da fortaleza de Cabinda talvez seja o melhor exemplo da resistência banta à expansão territorial portuguesa. Como vimos no capítulo 2, a edificação dessa fortaleza contou com forte objeção dos franceses, que ali faziam um lucrativo tráfico de escravos diretamente com os nativos, sem pagar direitos alfandegários a nenhuma autoridade européia. Para Antonio Máximo de Souza Magalhães — o militar que comandou a expedição destinada a escolher o melhor sítio para se construir a fortificação —, não haveria problemas “pelo que respeita à oposição os negros, que não tinham forças para resistir à nossa artilharia, nem havia coisa alguma que reccar a respeito”.⁴⁷

Mesmo que não tivessem armas, no entanto, os africanos tinham outro tipo de força na luta contra as intenções lusas: a dependência em relação à sua mão-de-obra e a obediência aos soberanos locais, que não foram considerados por Magalhães. Os cerca de cem africanos que trabalhavam na construção do forte de Cabinda, insuflados pelos traficantes franceses, receberam ordens do mambo para fugir; os que se recusaram foram “furtados” e vendidos em Moem-

bo aos negreiros franceses que ali esperavam suas cargas. Além disso, o mam-buco mandava matar todos os brancos a serviço de Sua Majestade que encontra-va fora das proteções portuguesas⁴⁸ — fatores decisivos na perda daquela pretendida fortificação militar e comercial. A presença de traficantes de ou-tras nacionalidades européias em Molembo e a violência que permeava a tran-sação comercial naquela localidade motivavam os negreiros a zarpar armados do Brasil quando iam para lá carregar seus porões com escravos. Era o caso da sumaca *Esperança Feliz*, apreendida em Lagos em 1822 — cujo mestre, ao ser interrogado, disse que as armas encontradas a bordo destinavam-se à “defesa contra os naturais”. O *Aventureiro*, negreiro brasileiro que se encontrava em Angola em 1847, também ia armado — para “se defender de outros navios ne-greiros ou dos gentios, os povos nativos da costa ocidental, que cobravam im-postos na passagem dos navios negreiros e, outras vezes, os atacavam”.⁴⁹ Ale-gações como essas, se não podem ser consideradas verdades absolutas, também só podiam ser utilizadas em depoimentos aos juízes da Comissão Mista se guardassem alguma verossimilhança com as características do tráfico negreiro conhecidas pelos agentes envolvidos no negócio e na repressão.

Algumas vezes, as condições comerciais que os portugueses ofereciam aos seus parceiros africanos estavam na raiz das revoltas. Acreditando ter estabe-lecido relações duradouras de “vassalagem” com os sobas, as autoridades lusas pareciam não compreender os motivos das constantes rebeliões. O barão de Mossâmedes, governador de Angola em 1785, dizia que a natural brutali-dade e uma conversão apenas superficial ao catolicismo não permitiam aos africanos perceber o valor do “doce jugo do domínio de Vossa Majestade”, preferindo rebelar-se e ir buscar em outras praias os gêneros de que necessi-tavam, junto aos estrangeiros que pagavam melhor pelos escravos nas trocas comerciais. A solução era fazer guerras constantes para lembrar aos africanos o “poder soberano” da Coroa portuguesa. Entretanto, o governador reconhe-cia que seus recursos eram mínimos: não havia dinheiro nem soldados, pois, apenas nos dois anos anteriores, perderam-se oitocentos homens nos comba-tes ocorridos em Cabinda.⁵⁰

A insatisfação com as condições do comércio travado com os portugue-ses podia manifestar-se de outras formas menos articuladas. Pelos caminhos que levavam dos sertões aos portos de Luanda e Benguela, era comum a ação de salteadores que furtavam fazendas e escravos aprisionados. Contra essas tá-

ticas de guerrilha, as forças militares existentes nos presídios pouco podiam fazer, obrigando muitas expedições a seguir pelo interior com escoltas de em-pacaceiros, nas quais parte dos efetivos era oferecida pelos sobas bantu liga-dos por acordos de vassalagem às autoridades portuguesas.⁵¹

A guerras interétnicas freqüentemente afetavam o circuito das caravanas de escravos, embora as cidades litorâneas também fossem alvos de ataques ou sofressem as conseqüências dos conflitos no interior. Quando ocorriam no sertão, as guerras vedavam o acesso aos portos e inviabilizavam o tráfico ne-greiro, motivando inúmeros pedidos de auxílio militar por parte dos gover-nadores de Angola. O belicoso barão de Mossâmedes foi um dos mais anima-dos defensores de um domínio efetivo sobre os povos do interior e nunca se conformou com os poucos recursos que a Coroa punha à sua disposição. Em 1789, ele escrevia mais um de seus numerosos ofícios queixando-se das difi-culdades para enfrentar os nativos:

Os clamores, contudo, dos negociantes e os freqüentes insultos em que se tem demasiado ultimamente o gentio, atacando e despojando os feirantes na estrada [?], que me impele a fazer o último esforço juntando o maior possível para me-ter as armas no sertão. Cujo peso e co[nco]mitância pode unicamente refrear a sua rebeldia, pondo ao mesmo tempo os ditos feirantes na necessidade de se re-colherem às abas dos presídios, sendo que espalhados em distâncias considerá-veis dos mesmos, não só se ocasiona a deserção dos negros vassalos que não po-dem sofrer tão dilatados transportes, mas acham semelhantes distâncias nenhum respeito da parte do gentio, e alguns toda a liberdade à sua depravação.⁵²

A derrota portuguesa em Cabinda em meados da década de 1780 repre-sentou o marco para o início de uma onda de rebeliões bantu no Norte de An-gola. Os traficantes franceses, não satisfeitos em destruir a fortaleza, passaram a difundir entre os nativos “maquiavélicas doutrinas derramadas por mil bo-cas industriosas”, uma delas bastante perigosa para os portugueses: a de que, sendo a África o continente deles, os africanos poderiam “usar indistintamen-te com os europeus do seu tráfico”.⁵³ A derrota lusa e as intrigas francesas pa-recem ter encontrado ressonância entre os africanos, animando-os a disputar o controle do comércio de escravos em seu território.

Como já vimos, os confrontos militares que ocorriam em Angola entre o

final do século XVIII e meados do XIX eram de naturezas diversificadas, mas sempre interligadas. Havia aqueles que opunham portugueses interessados em ampliar seus territórios contra nativos que tentavam obstar essa pretensão; de outro lado, as lutas nem sempre se destinavam a formar uma barreira à expansão territorial lusa — objetivo às vezes não formulado explicitamente —, mas sim à expansão comercial e ao alijamento dos bantu do papel de intermediários do tráfico de escravos e, por vezes, envolviam etnias rivais que disputavam as mesmas rotas e as mesmas fontes de cativos. As guerras envolvendo portugueses, outros estrangeiros europeus e povos de Angola, geralmente travadas no litoral, tinham por objetivo instalar feitorias para o comércio de escravos. De todo modo, as autoridades coloniais em Angola consideravam necessária a submissão dos nativos qualquer que fosse o motivo do confronto. Para um militar baseado em Angola em 1790, os “gentios do sertão” facilmente esqueciam-se da severidade com que haviam sido conquistados e da obediência que deviam à Coroa, por isso era necessário guerrear constantemente contra eles. Enquanto aguardava a ação dos diplomatas que discutiam uma solução para a questão de Cabinda em Paris, o militar mostrava-se disposto a dominar “os potentados que medeiam até a foz do Zaire tão-somente com as forças deste Regimento, se houvesse homens para completá-lo e as precisas ordens para a execução do arbítrio”. O motivo mais premente de sua fúria era o assalto à caravana de Encoge e o recente ataque dos mussui a Luanda, mas a fala remete a uma visão ampla sobre a forma de lidar com as diversas etnias locais.

A manutenção da presença portuguesa em Angola era fruto de uma negociação nem sempre feita com regras claras e definidas. Seu principal método ou seus principais efeitos não eram sentidos pelos termos comerciais ou acordos de vassalagem, mas resultavam de uma acomodação cotidiana entre os mutáveis interesses de africanos e portugueses. Muitos soberanos bantu em Angola, por sua vez, mostravam-se hostis à fixação portuguesa e à forma como eles conduziam as negociações para a compra de cativos. Não se pode dizer que esses soberanos tivessem uma política definida de oposição ao tráfico, mas os conflitos mencionados até aqui demonstram que havia casos de oposição temporária ou parcial, movida por questões de ordem prática — como a preferência por novos parceiros comerciais —, e não por considerações mo-

rais e religiosas ou pela necessidade de braços para o cultivo de subsistência ou comercial em seus territórios.

McGowan ressaltou que, na África Ocidental, os chefes de Estado resistiram ao tráfico, por exemplo, para evitar “a drenagem do melhor sangue, da melhor energia e do segmento mais especializado da população do país”: em lugares como o Daomé da primeira metade do século XVIII, a venda de escravos homens e mulheres adultos fazia-se conforme com a demanda interna de mão-de-obra, e não de acordo com a procura dos traficantes europeus ou americanos.⁵⁴ Para Angola, não encontrei registros de algo semelhante, mas as diferenças na organização política desses povos precisam ser consideradas.

A maior pulverização do poder no Congo e em Angola e as diferentes formas pelas quais ele era exercido entre os diversos povos bantu constituíam características importantes na região. Enquanto no litoral e no Oeste existiram reinos grandes e duradouros, no interior a centralização era frágil ou inexistente.⁵⁵ Todavia, se o confronto entre as demandas interna e externa por escravos não era um dado relevante na negociação dos soberanos locais com os traficantes em Angola, as formas e as condições do comércio eram continuamente reavaliadas. O suposto domínio de uma etnia após um confronto sangrento e a crença de que eles haviam sido “avassalados” provocavam reiterados enganos entre as autoridades coloniais portuguesas. Mesmo vencidos circunstancialmente, os povos do interior de Angola voltavam a se rebelar, lutando sobretudo pelo controle das rotas por onde circulavam os cativos e para tentar impedir a expansão dos europeus pelo continente. Diferentemente do que ocorria nos tempos iniciais do tráfico negreiro, quando as razias de mercados brancos eram suficientes para preencher os carregamentos, em fins do século XVIII e meados do XIX os traficantes dependiam quase que exclusivamente das rotas controladas pelos africanos e das negociações que fizessem com eles para obter escravos.

Senhores de escravos e viajantes que vieram ao Brasil do século XIX notaram a existência de um sentimento de solidariedade e companheirismo entre os escravos que haviam compartilhado a experiência da viagem transatlântica a bordo da mesma embarcação negreira. Robert Slenes observou que alguns filólogos da língua portuguesa definiram malungo como a palavra que

expressaria esse sentimento,⁵⁶ enquanto viajantes como Henry Koster sabiam da existência de “uma espécie de fraternidade entre os indivíduos trazidos na mesma embarcação. Cada um chama ao outro malungos e tem muito valor esse nome entre eles”. Do mesmo modo, Rugendas notou que “os que chegam no mesmo navio ligam-se mais intimamente e o dever de se socorrerem é fielmente observado entre esses escravos, que se chamam ‘molungos’”.⁵⁷ Essas “relações de amizade que duram por longo tempo”, de acordo com Trotter, surgiam a bordo dos navios, onde os africanos se manifestavam através de “um lamento melancólico muito barulhento, que expressa sua angústia extrema”. Ordenando à mulher que lhe servia de intérprete que explicasse o que era aquele lamento, descobriu que isso se devia ao fato de eles estarem sonhando que iriam para seu próprio país de novo, mas quando acordavam viam que estavam a bordo do navio negreiro.⁵⁸

Para Slenes, tais definições de malungo como “companheiro de viagem” ficam no meio do caminho. Uma análise mais detida das línguas bantu aponta sentidos incompreensíveis da palavra *malungo* para os brancos, significados esses que teriam “grande ressonância na costa atlântica da África Central”. Para ele, é possível que as palavras que originaram o termo *malungo* (*nlungu* em quicongo e *ulungu* em quimbundo) derivem da mesma raiz que *kalunga*.⁵⁹ Sendo assim, “‘malungo’ não teria significado apenas ‘meu barco’ e, por extensão, ‘camarada da mesma embarcação’, mas forçosamente também ‘companheiro na travessia da *kalunga*’”. Para boa parte dos povos do Congo e de Angola, “a cor branca simbolizava a morte; os homens eram pretos, os espíritos brancos” e, por conseguinte, a terra dos brancos era a terra dos mortos. Slenes prossegue sua análise baseando-se em estudos de antropólogos e historiadores africanistas:

os bakongo de hoje ainda acreditam que “os mortos vão para a América” [...] e sempre o foram. O fato histórico do tráfico de escravos é lembrado como uma forma de feitiçaria, pela qual grande número de africanos foi transportado à outra “costa”. Ainda de acordo com este autor [Wyatt MacGaffey], os bakongo consideram que “barcos de vários tipos são veículos para o transporte das almas” [...]. [Outra crença antiga dos bakongo era] que a pessoa poderia voltar da América para a África, através da *kalunga*, não apenas como “alma”, depois da morte física, mas ainda durante a vida, se ela guardasse sua pureza de espírito: [...] “acre-

ditava-se que a abstenção do sal conferia poderes especiais iguais aos dos espíritos”, entidades que não comiam sal.⁶⁰

Essa análise nos aproxima da compreensão do sentido da travessia transatlântica e dos laços que uniam os escravos da África Central que a faziam na mesma embarcação. Considerando que um dos alimentos básicos da dieta dos embarcados era a carne salgada, e tendo em mente as implicações do consumo de sal na visão de muitos povos de Angola, a possibilidade de manter a pureza do espírito tornava-se limitada e agravava o pânico quando se pensava no destino ao qual aquela viagem levava. Os malungos estariam associados em uma vivência-limite, e a palavra teria, assim, um significado profundo — baseado na experiência do tráfico e na cosmologia banta: “‘companheiro da travessia da vida para a morte branca’ e possível[mente] ‘companheiro da viagem de volta para o mundo, preto, dos vivos’”.⁶¹

Para os homens e as mulheres que compartilhavam a crença de que seu destino após a travessia da *kalunga* era morrer, embarcar num navio negreiro era motivo de pânico. Não é exagero imaginar que esses homens desejassem evitar a morte a qualquer custo. E não se tratava de uma morte qualquer: alguns brancos que estiveram na África informaram que os negros julgavam que essa morte seria o fim de um processo doloroso. De acordo com o franciscano João Antônio Cavazzi, “quando os escravos largavam o solo africano, imaginavam que ao desembarcar na América seriam devorados pelos brancos”, acreditando que seus ossos se tornariam pólvora para canhão e suas carnes, medula e glândulas se transformariam em óleo que os portugueses vendiam pela costa afora: “os cativos provenientes do Benin não iam tão longe: pensavam que os pombeiros os levavam somente aos açougues dos brancos americanos, grandes apreciadores de filés pretos”.⁶² Quanto aos escravos da África Ocidental, McGowan creditou a manutenção dessa crença — particularmente entre os que vinham do interior — ao fato de que pouquíssimos deles retornavam da América para contar quais eram os verdadeiros propósitos da escravização e, ainda assim, os que o faziam tinham contatos mais próximos com os moradores do litoral. Por isso, era comum encontrar também naquela região africanos crentes que se tornariam oferendas humanas às divindades européias, que seu sangue serviria de corante às roupas dos brancos ou que eles seriam “mortos e comidos por canibais brancos”. O escocês Mungo

Park — que explorou a bacia do rio Gâmbia em 1796 — dizia ter travado contato com negros curiosos em saber se seus conterrâneos eram canibais, enquanto Adam Starr — branco de uma tripulação negreira inglesa em 1781 — mencionou o terror dos escravos antes da partida de seu navio de São Tomé: “os negros, em sua ignorância, acreditavam que as terras para onde eles seriam transportados eram habitadas por gigantes-devoradores brancos, e que eles eram levados através dos mares para abastecer de comida esses monstros”. Para McGowan, essas crenças estavam na raiz da resistência dos africanos ao tráfico, e muitos deles consideravam que “a morte na África era preferível do que viver um fato tão impressionante”.⁶³

Negros da África Ocidental, como Equiano, relataram o terror que sentiam ao verem-se a bordo:

quando vi os homens da tripulação, fiquei convencido de que tinha entrado em um mundo de espíritos maus e que eles iriam me matar. Suas compleições eram tão diferentes das nossas, seus cabelos longos e a língua que eles falavam, que era muito diferente do que eu tinha ouvido até então, confirmavam essa crença. Quando olhei ao redor do navio, vi também uma multidão de homens negros juntos, todos eles com expressões de terror. Entendi que todas as chances de retornar à minha terra natal eram em vão, e aquelas pessoas agora eram meus amigos. Fui levado para o porão e lá recebi como saudação o choro.⁶⁴

Os homens que ele viu eram os marinheiros brancos que, como diz o relato, se afiguravam como “espíritos maus” — crença semelhante à dos bantu da África Central. Quanto aos negros que já estavam no porão, Equiano passou a considerá-los amigos e, embora não os chame de malungos, em sua língua certamente existia outro termo para designar a complexa relação estabelecida entre os escravos embarcados.

Dois episódios separados por um bom intervalo de tempo e situados em contextos distintos demonstram a persistente resistência dos povos de Angola ao tráfico. Num deles, ocorrido em 1793, escravos cujos soberanos os cediam para prestar serviços nas áreas de domínio português estavam trabalhando nas salinas de Benguela e na fábrica de cal de Lobito. Tudo corria bem até que um marinheiro português foi lançado à praia depois de ter se recusado a auxiliar o capitão da galera inglesa *Santa Catarina* a comprar escravos na Ca-

tumbela. A notícia de que havia negreiros na costa fez com que os escravos simplesmente paralisassem o trabalho e fugissem, “com o medo de serem apanhados pelos ingleses que foram às praias na lancha”.⁶⁵ Décadas depois, em 1859, muitos escravos envolvidos na coleta da urzela⁶⁶ em Mossâmedes fugiram, indignados com um embarque ilegal de escravos promovido por um traficante local e temendo o mesmo destino:

O ápice das desordens parece ter se dado quando os escravos de um dos maiores proprietários da região, Manoel de Paula Barbosa, presenciaram um dos embarques feitos pelo traficante Manoel José Correia. Sucedeu-se, então, uma grande sublevação destes escravos que, furtivamente, à noite, invadiram e incendiaram a fazenda de Manuel [de] Paula Barbosa e, não o encontrando, descarregaram toda a sua fúria sobre o caixeiro do proprietário. Após matarem-no, os escravos fugiram para o interior, em direção às terras dos gentios.⁶⁷

Se para os produtores de urzela a fuga significava a perda da mão-de-obra, para os africanos poderia significar uma forma de escapar de uma morte trágica da qual se julgavam salvos desde que o tráfico fora proibido em Angola, em 1845.

Muito embora os africanos aprisionados se rebelassem em diversas fases da escravização — na captura em seus territórios de origem, na viagem até a costa ou durante a permanência nos barracões —, era nos navios negreiros que as revoltas provocavam maior temor aos brancos. Para os escravos, essa modalidade de resistência poderia ser a última antes de se verem enredados em uma viagem sem retorno. Para os marinheiros, enfrentar uma revolta de escravos a bordo era um dos medos mais constantes, já que estariam lidando com inimigos pouco dispostos a negociar numa luta que não se encerrava enquanto restasse um tripulante vivo nas mãos dos rebelados. Mesmo que não conseguissem se livrar de todos, os escravos rebelados poderiam causar estragos consideráveis.⁶⁸

As poucas evidências que restaram a respeito de rebeliões escravas a bordo contam histórias de fracassos. Afinal, relatos escritos sobre episódios dessa natureza foram feitos por tripulantes que as enfrentaram em algum momento de suas vidas ou por escravos que escreveram suas memórias muitos anos depois do acontecimento. Em ambos os casos, trata-se de sobreviventes

de revoltas malogradas. Pouco ou quase nada sabemos sobre os casos em que os africanos rebelados conseguiram tomar posse do navio e massacrar toda a tripulação. Mas é certo que inúmeros navios desapareceram em plena viagem e, se uma das causas disso eram naufrágios causados por tempestades ou imperícias, as perdas também podem ter sido provocadas por revoltas de escravos, que, embora bem-sucedidas, não conseguiram fazer o navio chegar a porto algum. O caso do *Amistad* tornou-se mundialmente conhecido, e arrisco dizer que foram justamente suas características excepcionais que sustentaram sua fama.⁶⁹

Outras embarcações também ficaram à deriva depois que os escravos se apossaram dela. Em 1847, o brigue *La Fayette* foi encontrado próximo ao litoral da América do Norte, depois de passar três meses no mar e, por fim, ser reconhecido como um navio que partira de Baltimore. Os cerca de trinta negros de origem não identificada que estavam no convés, liderados por “um chefe vestido de branco, com um enorme relógio de ouro no colo”, não falavam nenhuma palavra em inglês, mas quem os encontrou compreendeu que se tratava de um navio negreiro desgobernado e que faltavam água e mantimentos a bordo.⁷⁰ Nesse caso, não se pôde saber em que momento a revolta ocorrera nem seus motivos específicos. Menos conhecida, embora mais bem-sucedida, foi a revolta empreendida pelos africanos embarcados no *Lightening*, navio pertencente a negociantes de Liverpool que carregava escravos na foz do Zaire em 1799. Da tripulação, apenas o capitão se salvou, e os africanos, depois de matar todos os demais, conseguiram trazer habilmente o navio de volta à costa e fugir.⁷¹

Foi também nos primeiros dias da navegação que ocorreu uma revolta no navio francês *Doris*. Diferentemente de outras embarcações sobre as quais temos notícias, os negros podiam subir ao convés e, nesse caso, faziam “cochichos furtivos” que só cessavam com a aproximação de algum tripulante. Inquieta, a tripulação estava atenta à possibilidade de uma rebelião, pois embora não compreendessem exatamente as palavras cochichadas, sabiam o que uma situação como aquela sinalizava. Dias depois, logo pela manhã ouviu-se o pedido de socorro dos quatro grumetes que faziam a limpeza, apanhados pelos escravos que conseguiram se livrar dos ferros e sair do porão. Para enfrentá-los, o capitão mandou espalhar “pombas” (pregos cortantes de quatro pontas) no convés, sobre as quais os pés descalços dos rebelados não podiam

avançar. Em seguida atirou contra eles, mas a compacta massa humana que subia das escotilhas era mais rápida do que o tempo necessário para recarregar as armas de fogo da tripulação. Ao final de horas de combate, contavam-se noventa mortos ou desaparecidos e cerca de vinte agonizantes.⁷²

Era certamente devido a ocorrências como essas que os escravos raramente tinham permissão para deixar o porão. Os tripulantes sabiam que a possibilidade de revoltas ou suicídios era maior quando os africanos circulavam com maior liberdade pelo espaço do navio e que sua inferioridade numérica dificultaria o controle de situações desse tipo.⁷³ Trazer os escravos para o convés, mesmo que fosse para atender a um preceito de higiene, era algo que os capitães procuravam fazer com muita cautela, como notou Oliveira Mendes: “todos os dias por pouco tempo e por poucas horas mandam vir em ferros para cima certa porção de escravatura, para que esta se refaça de um novo ar; e não mandam vir maior quantidade dela por temerem algum levantamento”.⁷⁴

Os capitães negreiros dispensavam aos escravos um tratamento que era notoriamente ruim. A falta de ar e de higiene nos porões, junto com a má alimentação e os castigos físicos, não parecem ter mudado de forma significativa, mas isso não deve ser interpretado simplesmente como crueldade ou violência. O depoimento do médico Jose Cliffe à comissão do Parlamento inglês que colhia informações sobre o tráfico negreiro sugere que, mais do que a crueldade, o que movia os oficiais a agir dessa forma era um risco calculado. Permitir que o grupo de escravos embarcados fosse progressivamente atingindo graus de emaciação era uma estratégia para evitar as revoltas. Nas palavras de Cliffe, esse estado fazia com que o corpo se entorpecesse e, assim, uma pequena porção de comida o sustentava por certo tempo⁷⁵ — o tempo da viagem, se os tripulantes calculassem bem o risco e a embarcação não fosse atingida por doenças epidêmicas.

Para prevenir revoltas ou suicídios, os traficantes ainda faziam adaptações na arquitetura dos navios. As escotilhas gradeadas, por exemplo, eram comuns nos navios apreendidos por suspeita de tráfico ilegal de escravos. Falconbridge mencionou outra adaptação, vista por ele em embarcações na África Ocidental: a construção de um *barricado*, espécie de cela onde os escravos eram colocados durante o tempo em que lhes era permitido ficar no convés.⁷⁶

Além da disposição do espaço físico, a divisão etária e sexual dos cativos

também cumpria um papel de prevenção das revoltas a bordo. Observando os carregamentos desembarcados em Recife no início do século XIX, Tollenare afirmou (de forma exagerada) que eles se compunham de um décimo de homens adultos, dois décimos de mulheres e o restante de meninos e meninas e que “semelhantes carregamentos não apresentam probabilidades de revolta”.⁷⁷

Se todas essas medidas não fossem suficientes, algumas tripulações ainda adotavam o hábito de disparar armas de fogo todas as noites, “para demonstrar aos negros que nós estávamos preparados para eles se eles tentassem se amotinar”.⁷⁸ Era também com o objetivo de “defender a embarcação de qualquer levante de escravos” que o mestre da escuna *Dona Bárbara* justificava a existência das armas apreendidas no navio em 1829.⁷⁹ Os grilhões, presença constante nos navios negreiros capturados, eram usados com o mesmo objetivo preventivo ou repressivo contra as revoltas ou as tentativas de suicídio. Para justificar a presença de 289 africanos a bordo e negar que se tratava de tráfico ilegal, o capitão da escuna *Flor de Luanda* dizia que eram colonos o que ele transportava e que o fato de alguns virem a ferros “era em consequência de se querer deitar ao mar por loucura”.⁸⁰ Também alegando que seu navio transportava colonos livres, o piloto Sebastião da Fonseca disse que, se os africanos vinham a ferros, “era para evitar desordens que haviam feito”.⁸¹

As “desordens” eram, evidentemente, subterfúgios dos tripulantes negreiros para designar rebeliões a bordo, que podiam ser feitas utilizando-se vários métodos. O fator surpresa era decisivo, como pode ser observado no relato do capitão Canot sobre a revolta ocorrida no *La Estrela*, promovida por negros embarcados em Ajudá — que o narrador afirmava serem conhecidos por sua docilidade:

Um ataque repentino foi feito pelos escravos confinados [...] e armou-se a confusão a bordo. Os escravos espancaram o guarda. O sentinela da proa pegou o machado do cozinheiro e, dando golpes ao redor, conseguiu afastar os que tentavam se aproximar dele. Enquanto isso, as mulheres na cabine não haviam se envolvido. Secundando os homens, elas se levantaram e o homem do leme foi forçado a apunhalar muitas delas com sua faca.

Cerca de quarenta demônios robustos, berrando e arreganhando os dentes com toda a ferocidade selvagem de seu desvario, estavam agora no convés, armados com paus ou barras de ferro. A surpresa deste ataque não me espantou,

pois uma vida perigosa na África muitas vezes aconselhou a nunca baixar a guarda. O golpe que prostrou o primeiro homem branco foi o primeiro sinal para que eu detectasse a revolta; mas em um instante eu tinha a arma no peito preparada para me proteger.⁸²

A revolta só foi sufocada à custa de óleo e água ferventes e cargas de tiros despejados sobre os africanos — ação na qual o papel do cozinheiro foi fundamental. Via de regra, as rebeliões eram reprimidas impiedosamente, como relataram alguns africanos rebelados no dia seguinte à partida de Inhambane (Moçambique). Submetidos pela tripulação, seguiu-se a fase mais brutal da repressão:

No dia seguinte, eles foram trazidos para o convés de duas ou três dúzias de cada vez, todos sendo bem castigados, e experimentados pelo capitão Fonseca e pelos oficiais; e dentro de dois ou três dias depois, 46 homens e uma mulher foram enforcados e alvejados, e atirados do navio. Eles eram castigados ou acorrentados em dupla, e então eram enforcados e uma corda era posta em seus pescoços, e eram puxados [levantados] na ponta da verga do marinheiro. Isto não os matava, mas apenas os sufocava ou estrangulava. Eles eram então alvejados no peito, e seus corpos atirados ao mar.⁸³

Nesses casos, não se mencionou nenhuma hierarquia entre os revoltosos nem a presença de um líder, mas, por vezes, quem liderava a rebelião era um negro escolhido por sua coragem ou proeminência na sociedade de origem, desde que tais atributos fossem reconhecidos pelo conjunto ou a maioria dos rebelados. É o que podemos entrever no caso de uma revolta promovida por africanos *macua* (etnia da África Oriental) a bordo, em 1823: o escravo Muquita foi responsabilizado por ter “ensinado aos negros” o levante. Na Bahia, onde ocorreram os interrogatórios, o juiz Luís Paulo de Araújo Bastos tentava convencer Muquita de que “os negros do navio o culpavam” pelo crime de matar os brancos da tripulação e lançar ao mar os que ainda estavam vivos. O juiz provavelmente desconhecia o significado do companheirismo malungo e Muquita, conhecedor do código e das obrigações que o envolviam, respondeu que estavam “irmanados”, ele e “todos os mais seus parceiros [...] e que no meio da multidão [...] não viu quais foram os que haviam feito as mortes”. Bastos

persistiu na estratégia ao interrogar o africano Umpulla, dizendo-lhe que seus companheiros o haviam acusado de participação nas mortes. Umpulla negou a acusação e talvez estivesse dizendo a verdade, pois seu argumento era que estava doente dos joelhos e, por isso, impossibilitado de ajudar. Entretanto, não negou que tivesse vontade de lutar e, ademais, seus parceiros “até lhe deram pancadas” por ele não ter participado mais ativamente da revolta — o que talvez fosse um procedimento cabível nas regras dos malungos. O medo de uma morte trágica era o que havia convencido os negros a se rebelar: Lauriano, também envolvido no caso, disse que entrou na revolta “porque os outros diziam que se assim não o fizesse os brancos os comeriam na sua terra”.⁸⁴

Por fim, quero contar uma história com o objetivo de recuperar e reforçar um dos significados que Slenes atribuiu ao termo *malungo*: “companheiro da viagem de volta para o mundo, preto, dos vivos”. Para isso, conto com um solitário mas significativo indício. Em 15 de dezembro de 1850, em Itabapoana, a escuna *Americana* foi apreendida pelo navio de guerra inglês *Riflemant*. A bordo dela, encontraram um pequeno número de negros e nenhum oficial ou marinheiro branco. Ainda assim, a apreenderam e levaram a julgamento na Comissão Mista do Rio de Janeiro. Com a publicação dos editais convocando os donos do navio a formar sua defesa naquele tribunal, apresentou-se Antonio Gomes Guerra contando o que havia acontecido com sua embarcação. Esse homem, fazendeiro em Itabapoana, afirmava ter mandado construir a escuna em Campos seis anos antes para utilizá-la na navegação de cabotagem entre o litoral fluminense e o rio da Prata. No dia 15 de novembro de 1850, a *Americana* estava firmemente ancorada no porto de S. João da Barra: “com toda a segurança amarrada de popa a proa com dois ferros e com espias para a terra, tendo a seu bordo dois marinheiros de vigia e guarda da mesma, achando-se ela em lastro de areia e com mantimentos e aguada e de todo pronta a seguir no dia 16 de dezembro do dito ano ou no mais próximo dia que fosse possível viagem para Itabapoana e fazer ali o seu carregamento”.

Tudo corria conforme Guerra plenejara, até que na manhã do dia seguinte o mestre da embarcação, que tinha o costume de dormir em terra, dirigiu-se à praia e não encontrou a escuna. Moradores do local disseram-lhe, então, que a viram velejar pela barra afora sem saber por quem ia tripulada. O mestre deduziu que os escravos fugidos das fazendas das redondezas — alguns marinheiros — haviam seduzido ou ameaçado os vigias e se apoderado do barco.⁸⁵

Os procedimentos judiciais se encerraram aí e os escravos apreendidos não foram interrogados, tendo sido provavelmente devolvidos aos seus senhores. Talvez, se tivessem contado os motivos da inusitada tentativa de fuga pelo mar, saberíamos se eram bantu. Fico tentado a acreditar que sim e que a tentativa deles era regressar, pela travessia da *kalunga* no sentido inverso, ao mundo preto dos vivos e à liberdade que um dia conheceram.

101. *Diário náutico*, 10, 14, 17, 18, 19 e 22 de novembro de 1831. AHI, lata 4, maço 3, pasta 1 (*Brilhante*, 1831-39).
102. AHI, lata 20, maço 2, pasta 1 (*Maria da Glória*, 1826-35).
103. Lindley, *Narrativa de uma viagem ao Brasil*, p. 72.
104. AHI, lata 2, maço 1, pasta 1 (*Aracaty*, 1842-43), fls. 8v-9.

PARTE III: MARINHEIROS E AFRICANOS EM AÇÃO

7. GUERRAS, RESISTÊNCIA E REVOLTAS [pp. 223-51]

1. Relatório sobre a negociação da compra de escravos e da rebelião dos negros embarcados ainda no porto africano (15 de agosto de 1782). AHU, Angola, caixa 65, doc. 64.
2. Cf. Prado, *Pernambuco*, vol. 1, p. 306. De acordo com Winston McGowan, “uma vez que o navio deixava as águas africanas e a esperança final dos cativos de voltar à África desaparecia, sua resistência tendia a declinar e o capitão e a tripulação normalmente ficavam menos temerosos e ansiosos”. “African resistance to the Atlantic slave trade in West Africa”. *Slavery & Abolition*, 11 (1): maio 1990, p. 21.
3. Sobre esse assunto, ver o capítulo 2.
4. *Notícia da cidade de São Felipe de Benguela e costumes dos gentios habitantes daquele sertão* (Luanda, 10 de novembro de 1797). BNDM, I-28, 28, 29.
5. Miller, *Way of death*, cap. 4. Para uma análise mais detida do caso de Cabinda/Ngoyo, ver Serrano, *Os senhores da terra e os homens do mar*, passim.
6. McGowan, “African resistance”; Ferreira, “O significado e os métodos”, e “Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal e comércio lícito em Angola, 1830-1860”, dissertação de mestrado, em especial pp. 53-80.
7. McGowan, “African resistance”, p. 21.
8. “*Kalunga* também significava a linha divisória, ou a ‘superfície’, que separava o mundo dos vivos daquele dos mortos; portanto, atravessar a *kalunga* (simbolicamente representada pelas águas do rio ou do mar, ou mais genericamente por qualquer tipo de água ou por uma superfície refletiva como a de um espelho) significava ‘morrer’ se a pessoa vinha da vida, ou ‘renascer’, se o movimento fosse no outro sentido”. Slenes, “Malungu, ngoma vem!”, pp. 53-4.
9. Péllissier, *História das campanhas de Angola*, vol. 1, pp. 30-1.
10. Cf. Clarence-Smith, *O terceiro império português*, pp. 40-3.
11. Francis Castelnau, *Expedição às regiões centrais da América do Sul*, vol. 1, p. 14.
12. Representação de Manuel Francisco da Silva ao imperador (18 de novembro de 1830). AHI, lata 1, maço 6, pasta 1 (*Amizade*).
13. Carta de José Francisco Abranches a Paulino José Fernandes (Benguela, 24 de fevereiro de 1839). AHI, lata 14, maço 3, pasta 1 (*Especulador*), fl. 60.
14. Ofício de Félix Correa de Araújo, Martinho Teixeira de Mendonça, Miguel Pires de Carvalho, José da Silva Maria Ferreira e João Leite de Faria a Fernando Antonio de Noronha, governador de Angola (Câmara de Luanda, 1º de janeiro de 1803). AHU, Angola, caixa 106, doc. 1.

15. Roquinaldo Amaral Ferreira, “Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860”, dissertação de mestrado, pp. 61-4.
16. Ofício de Fernando Antonio de Noronha ao visconde de Anadia (Luanda, 8 de novembro de 1803). AHU, Angola, caixa 108, doc. 33.
17. Ferreira identificou a multiplicação dos *quilombos* ou *motolos* nas proximidades de Luanda a partir de fins da década de 1840. Entretanto, ele chama a atenção para o fato de que o termo *quilombo* não tinha em Angola a mesma conotação que tinha no Brasil escravista: a palavra poderia designar um acampamento de homens brancos, por exemplo, enquanto *motolo* era o nome que se dava ao “lugar dos fugidos”. De acordo com ele, na década de 1850 é que as palavras tornaram-se sinônimos (“Dos sertões ao Atlântico”, p. 68, nota 31). Todavia, o termo *quilombo* certamente foi usado como sinônimo de agrupamento de escravos fugitivos no documento que mencionei acima, o que pode denotar que o significado de quilombo como “lugar dos [escravos] fugidos” era mais antigo. Para uma análise dos quilombos do entorno de Luanda entre 1850 e 1855 e das estratégias dos portugueses no combate a eles, ver Ferreira, “Dos sertões ao Atlântico”, pp. 68-74.
18. Ofício do barão de Mossâmedes a Fernando José de Portugal (Luanda, 3 de setembro de 1790), BNDM, II-33, 32, 29; ofício de Joaquim José da Silva, 15 de agosto de 1790. AHU, Angola, caixa 75, doc. 39. Sobre o significado do termo *dembo*, ver cap. 1, nota 48.
19. Carta do barão de Mossâmedes a Luís de Vasconcelos, 1790. AN, Fundo Ministério do Reino e Império, caixa 502, Correspondência do governador de Angola com os vice-reis do Brasil, 1769-1807. Em ofício de 2 de setembro de 1790, o barão reiterava o pedido para que os navios vindos do Brasil embarcassem os mantimentos necessários para a volta, pelo mesmo motivo de guerra contra os nativos, desta vez dirigindo-se ao conde de Resende. Idem, *ibidem*.
20. Ofício de Manuel de Almeida e Vasconcelos ao conde de Resende (Luanda, 22 de maio de 1793). AN, Fundo Ministério do Reino e Império, caixa 502, Correspondência do governador de Angola com os vice-reis do Brasil, 1769-1807; ofício do barão de Mossâmedes a Martinho de Melo e Castro, 15 de agosto de 1790. AHU, Angola, caixa 75, doc. 35.
21. Resposta do Conselho Ultramarino à representação de Manuel de Almeida e Vasconcelos, governador de Angola, sobre o estado de Angola (1790). AHU, Angola, caixa 75, doc. 79.
22. *Termo de indamento* [?], *sujeição e vassalagem que faz o Marquês do Mussulu, D. Antonio Manuel, sovas e maçotas seus potentados, [...] que tendo sido derrotados e vencidos pelas armas de S. M. F., vieram entregar-se e deprecar o perdão dos seus excessos perante o Ilmo. e Exmo. Sr. Manuel de Almeida e Vasconcelos, governador e capitão-general destes reinos e suas conquistas, que em nome de S. M. lhe perdoa e impõe as condições abaixo declaradas. Celebrado nesta cidade de S. Paulo de Assunção de Luanda a 25 de abril de 1792*. AHU, Angola, caixa 77, doc. 41.
23. Manuel de Almeida e Vasconcelos escrevia à Corte em 1796 informando que sobre o confronto com os dembos e o envio de seus embaixadores pedindo “perdão pelo passado” e jurando solenemente cumprir a vassalagem acordada. Ofício de Manuel de Almeida e Vasconcelos a Luís Pinto de Souza Coutinho (Luanda, 23 de janeiro de 1796). AHU, Angola, caixa 83, doc. 21.
24. Péllissier, *História das campanhas de Angola*, vol. 1, p. 55. Ver também José d’Almeida Correa de Sá, *A abolição da escravatura e a ocupação de Ambríz*, e Ferreira, “Dos sertões ao Atlântico”, p. 53.
25. *Extrato atual da conquista de Angola e seu comércio* (Luanda, 1º de fevereiro de 1792). AHU, Angola, caixa 77, doc. 14.

26. Foi o que aconteceu com os da *N. S. da Conceição e Santo Antonio* que, ao aportarem em Luanda, souberam que uma tropa vinda do sertão fora atacada em seu acampamento — incendiado e roubado pelos negros. Para os vereadores da cidade, era necessário promover uma “formidável guerra” para retomar o domínio sobre os sertões e proteger o comércio. Na reação portuguesa, auxiliada pelos homens da nau vinda da Índia, um soba foi preso e degredado para Fernando Pó e mais de oitenta negros foram aprisionados e vendidos em hasta pública na capital. Aproveitando-se do envio das tropas para o interior, os habitantes das margens do Bengo atacaram os arrabaldes de Luanda. Ofício do Juiz de Fora de Angola e vereadores da Câmara de Luanda à Corte (17 de agosto de 1790). AHU, Angola, caixa 75, doc. 40; ofício dos comandantes da nau *N. S. da Conceição e Santo Antonio* (Lisboa, 29 de dezembro de 1790). AHU, Angola, caixa 75, doc. 70.

27. Ofício de Manuel de Almeida e Vasconcelos a Martinho de Melo e Castro (Luanda, 16 de abril de 1791). AHU, Angola, caixa 76, doc. 15.

28. Ofício de Manoel de Almeida Vasconcelos a Martinho de Melo e Castro (Luanda, 25 de abril de 1793). AHU, Angola, caixa 78, doc. 59.

29. Nome dado pelos portugueses aos confrontos militares contra os negros inimigos em Angola e, ao mesmo tempo, às tropas recrutadas entre os nativos cujos chefes haviam firmado acordo com eles.

30. Ofício de Manoel de Almeida Vasconcelos a Martinho de Melo e Castro (Luanda, 31 de julho de 1794). AHU, Angola, caixa 80, doc. 37.

31. Idem, *ibidem*.

32. Ofício de Francisco Paim da Câmara e Ornelas, capitão de Benguela, a Martinho de Melo e Castro (Benguela, 21 de junho de 1791). AHU, Angola, caixa 76, doc. 43.

33. Relatório do capitão-tenente Antonio José Valente (Lisboa, 3 de fevereiro de 1791). AHU, Angola, caixa 76, doc. 8.

34. Ofício do capitão-tenente Antonio José Valente (Lisboa, 8 de fevereiro de 1791). AHU, Angola, caixa 76, doc. 9.

35. Ofício-relatório de Francisco Paim da Câmara e Ornelas, capitão de Benguela, a Martinho de Melo e Castro (Benguela, 30 de março de 1792). AHU, Angola, caixa 77, doc. 37.

36. Representação da Câmara de Benguela a S. M. (29 de outubro de 1792). AHU, Angola, caixa 77, doc. 69.

37. Ofício de Manuel de Almeida e Vasconcelos a Luís Pinto de Sousa Coutinho (Luanda, 22 de janeiro de 1796). AHU, Angola, caixa 83, doc. 16.

38. Resposta à consulta do Conselho Ultramarino a respeito do governo de Benguela, assinada pelo barão de Mossâmedes (24 de fevereiro de 1796). AHU, Angola, caixa 83, doc. 30.

39. Ofício de Alexandre José Botelho de Vasconcelos a d. Miguel Antonio de Mello (Benguela, 25 de maio de 1798). AHU, Angola, caixa 88, doc. 5.

40. Ver ofício de João Manuel Pinto de Magalhães à Corte (1798). AHU, Angola, caixa 88, doc. 8.

41. Ofício de Alexandre José Botelho de Vasconcelos a Miguel Antonio de Mello (Benguela, 27 de janeiro de 1798). AHU, Angola, caixa 87, doc. 28.

42. Parecer de Miguel Antonio de Mello (Luanda, 11 de março de 1798). AHU, Angola, caixa 87, doc. 42; ordem de libertação imediata dos cativos do soba de Quilengues (24 de março

de 1798), in: *Fontes & Estudos — Revista do Arquivo Histórico Nacional* (Angola), 3 de novembro de 1996, seção Documentos.

43. Péliissier, *História das campanhas de Angola*, vol. 1, p. 68.

44. Cf. Ferreira, “Dos sertões ao Atlântico”, pp. 66-7.

45. *Relatório de Antonio Máximo de Sousa Magalhães, capitão da companhia de artilharia e natural de Luanda, dando conta das investigações das quais foi incumbido de explorar a costa de Loango e fazer novas averiguações para corrigir as cartas já existentes* (16 de março de 1780). AHU, Angola, caixa 63, doc. 13.

46. Cópia de ofício de Martinho de Melo e Castro a José Gonçalo da Câmara (Palácio de Queluz, 8 de agosto de 1782). AHU, Angola, caixa 65, doc. 60.

47. AN, códice 67, vol. 10, fl. 86.

48. AHU, Angola, caixa 66, doc. 98.

49. AHI, lata 15, maço 1, pasta 1 (*Esperança Feliz*); Ferreira, “O significado e os métodos”, p. 59.

50. Relatório sobre o estado do reino de Angola feito pelo barão de Mossâmedes em 29 de outubro de 1785. AHU, Angola, caixa 70, doc. 58.

51. Ofício do barão de Mossâmedes a Martinho de Melo e Castro (Luanda, 15 de outubro de 1786). AHU, Angola, caixa 71, doc. 51. Empacaceiros eram homens armados distribuídos em “companhias móveis, formada de voluntários, incluindo africanos negros e mestiços com algum grau de aculturação”, cf. Péliissier, *História das campanhas de Angola*, vol. 1, pp. 36-7.

52. Ofício do barão de Mossâmedes a Martinho de Melo e Castro (Luanda, 18 de fevereiro de 1789). AHU, Angola, caixa 74, doc. 5.

53. Ofício de Joaquim José da Silva, 15 de agosto de 1790. AHU, Angola, caixa 75, doc. 39.

54. McGowan, “African resistance to the Atlantic slave trade in West Africa”, p. 9.

55. Sobre a questão da formação dos estados nessa região, ver Joseph C. Miller, *Poder político e parentesco: os antigos estados mbundu em Angola*, em especial pp. 112-48.

56. Slenes, “Malungu, ngoma vem!”, p. 52.

57. Henry Koster, *Viagens ao Nordeste do Brasil*, p. 505; Rugendas, *Viagem pitoresca*, p. 235. Tollenare também observou a ligação entre os negros do mesmo carregamento, dizendo que “quando um negro é comprado, testemunha a sua alegria e parece deixar os companheiros sem pesar, não obstante, mais tarde, o fato de haverem feito a viagem no mesmo navio estabeleça entre eles uma espécie de parentesco”. *Notas dominicais*, p. 110.

58. *An abstract of the evidence...*, p. 32.

59. Ver nota 8, acima.

60. Slenes, “Malungu, ngoma vem!”, pp. 53-4.

61. Idem, *ibidem*, p. 54.

62. Prado, *Pernambuco*, vol. 1, p. 291.

63. McGowan, “African resistance”, pp. 21-2.

64. Paul Edward (org.), “The slave ship”. *Equiano's Travels*, p. 25.

65. Ofício de Francisco Paim da Câmara e Ornelas a Martinho de Mello e Castro (Benguela, 16 de abril de 1793). AHU, Angola, caixa 78, doc. 55.

66. “Um musgo com aplicação tintorial muito procurado pelas indústrias têxteis europeias”, cf. Ferreira, “Dos sertões ao Atlântico”, p. 77.

67. Ferreira, “Dos sertões ao Atlântico”, p. 78; “O significado e os métodos”, p. 68. A região fora colonizada por portugueses que fugiram do antilusitanismo em Pernambuco em 1848.

após a Praiaira. Na década de 1860, as revoltas e fugas de escravos provocadas pelo tráfico ilegal colocavam em risco o negócio e a vida dos proprietários na região. Com isso, os produtores de urzela tornaram-se os principais opositores do tráfico em Angola nesse período. Idem, *ibidem*, pp. 67-8.

68. Como ocorreu com o navio *Liberty Lying*, que, ao chegar ao Senegal em 1795, tentou carregar seis cativos que, ato contínuo, mataram o capitão — embora a tripulação tenha conseguido embarcar os revoltosos à força Cf. Bruce L. Mouser, “The voyage of the good sloop *Dolphin* to Africa, 1795-1796”. *American Neptune*, 37 (4): 1978, p. 254.

69. O *Amistad* era um negreiro espanhol no qual 54 escravos se rebelaram quando o navio estava próximo de Cuba, em 1839. Depois de matarem parte da tripulação, os negros liderados por Cinquez conseguiram levar o navio para o litoral nordeste dos Estados Unidos, onde foram julgados e declarados livres em 1841, em meio à polêmica entre abolicionistas que os consideravam heróis e escravistas que os viam como assassinos. Associações de caridade providenciaram o transporte deles de volta à África, cf. James Truslow Adams, *Dictionary of American history*, vol. 1, p. 68, e Louis Lacroix, *Les derniers negriers*, pp. 268-72. Ainda sobre o episódio *Amistad*, procurei sem sucesso uma obra escrita no calor dos acontecimentos: trata-se do livreto de 32 páginas de John W. Barber, *A history of the Amistad captives* (Nova York: Arno Press, 1969), cuja primeira edição apareceu em New Haven, em 1840, publicada por E. L. & J. W. Barber. A bibliografia sobre o caso conta ainda com os livros de Helen Kromer, *The Amistad affair, 1839: the slave uprising aboard the Spanish schooner* (Nova York: Franklin Watts, 1973), e Mary Cable, *Black odyssey: the case of the slave ship Amistad* (Baltimore: Penguin Books, 1977). Steven Spielberg criou uma pujante versão cinematográfica para o caso (*Amistad*, EUA, 1997, 152’).

70. Lacroix, *Les derniers negriers*, p. 206.

71. Ofício de d. Miguel Antonio de Melo a Rodrigo de Souza Coutinho (Luanda, 17 de junho de 1799). AHU, Angola, caixa 92, doc. 32.

72. Lacroix, *Les derniers negriers*, pp. 207-9. O capitão do navio que trouxe o médico Chernoviz ao Brasil, que anteriormente se engajara no tráfico negreiro, também mencionou o uso dos tais pregos para impedir que mais negros saíssem do porão para juntar-se aos primeiros revoltosos. Ver Carlos da Silva Aratújo, “Como o doutor Chernoviz viu a escravidão no Brasil (1840-1841)”. *Revista de História e Arte*, 3-4: abr.-set. 1963, p. 80.

73. Como notou Charles Boxer, *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*, p. 244.

74. Oliveira Mendes, *Memória a respeito dos escravos*, p. 49.

75. Interrogatório de Jose E. Cliffe (11 de maio de 1848). *Second report...*, p. 47.

76. Falconbridge, *An account of the slave trade on the coast of Africa*, pp. 5-6.

77. Tollenare, *Notas dominicais*, p. 108.

78. James E. Alexander, *Transatlantic sketches, comprising visits to the most interesting scenes in the North and South America, and the West Indies. With notes on Negro slavery and Canadian emigration*, vol. 1, p. 121.

79. AHI, lata 3, maço 5, pasta 1 (*Dona Bárbara*), fl. 6.

80. Interrogatório de Manuel Antônio Teixeira Barbosa, 20 de abril de 1838. AHI, lata 16, maço 2, pasta 3 (*Flor de Luanda*).

81. AHI, lata 15, maço 4, pasta 1 (*Feliz*), fl. 96v.

82. Brantz Mayer, *Captain Canot: or twenty years of an African slaver*, pp. 273-4.

83. O documento foi transcrito por Robert Conrad, *Children of God's fire: a documentary history of black slavery in Brazil*, p. 41. Artur Ramos também narrou um episódio da repressão, retirado do livro de bordo do navio negreiro *L'Africain*, em 1738: “Amarramos ontem os negros mais culpados, isto é, os negros autores da revolta, pelos quatro membros, e deitados de bruços em cima da ponte, fizemo-los açoitar. Depois, fizemo-los escarificações nas nádegas para que melhor sentissem suas faltas. Depois de ter posto as nádegas em sangue pelos açoites e escarificações, pusemos em cima pólvora, suco de limão, salmoura e pimenta, tudo pilado juntamente com outra droga posta pelo cirurgião; e atritamo-lhes as nádegas, para impedir que houvesse gangrena”. “Castigos de escravos”. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, vol. 47, p. 85.

84. Auto de perguntas ao preto novo Muquita da nação macua (23 de abril de 1823); auto de perguntas feitas ao réu Umpulla, preto moço de nação Macua com dois intérpretes (26 de abril de 1823); auto de perguntas de Lauriano (30 de abril de 1823). *Arquivo do Estado da Bahia*, Seção Colonial e Provincial, maço 2845. Devo essa indicação e o envio de uma cópia desse documento a João José Reis, a quem agradeço.

85. AHI, lata 1, maço 5, pasta 1 (*Americana*).

8. SAÚDE E ARTES DE CURAR [pp. 252-96]

1. Bomtempo esteve em Angola entre 1799 e 1807. Para a nomeação, ver Decreto de 5 de outubro de 1798. AHU, Angola, caixa 89, doc. 2. Em 2 de agosto de 1804, o médico pedia para deixar Luanda com sua família (cf. AHU, Angola, caixa 110, doc. 33), o que só conseguiu três anos depois, quando um novo físico-mor foi nomeado, com o mesmo salário e obrigações (cf. AHU, Angola, caixa 116, doc. 44, 15 de setembro de 1806). O ensino pelo qual o físico-mor era responsável respondia pela metade dos seus vencimentos; em 1786, o cirurgião-mor nomeado para Moçambique, com a tarefa apenas de curar, recebia 400 mil-réis, cf. a carta-patente que nomeou Sebastião José Rodrigues para o cargo. Arquivo da Alfândega de Lisboa, Livro de Mercês (1778 a 1802), códice 49, fls. 9v-10v.

2. José Maria Bomtempo, *Compêndios de medicina prática*, 1815; *Memória sobre algumas enfermidades do Rio de Janeiro, e mui particularmente sobre o abuso geral, e pernicioso efeito da aplicação da preciosa casca peruviana, ou quina. Escrita no ano de 1814*, 1825. Outros dados biográficos podem ser encontrados em Maria Beatriz Nizza da Silva (org.), *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*, p. 110.

3. Tânia Salgado Pimenta, “Artes de curar: um estudo a partir dos documentos da Fisicatura-mor no Brasil do começo do século XIX”, dissertação de mestrado, p. 25.

4. Maria Cristina Cortez Wissenbach. “Gomes Ferreira e os simplices da terra: experiências sociais dos cirurgiões no Brasil colonial. In: Júnia Ferreira Furtado (org.). *Erário mineral. Luís Gomes Ferreira*. Belo Horizonte; Rio de Janeiro, 2002, v. 1, pp. 107-49.

5. Cf. Miguel Angel Gonzalez-Prendes, *Consideraciones acerca de la lepra*, p. 9; Flavio Maurano, *História da lepra em São Paulo*, p. 7.

6. José Lourenço Magalhães, *A morfêa no Brasil, especialmente na província de São Paulo*, pp. 79-101.